

# **Einführung wiederkehrende Beiträge für Straßen in der Stadt Oldenburg in Holstein**

## **Begründung zur Bildung von Abrechnungsgebieten nach § 8a Abs. 1 Satz 3 Kommunalabgabengesetz**

**Stand: 20.05.2022**

Die Stadt Oldenburg in Holstein erhebt in ihrem Gebiet wiederkehrende Beiträge für Straßenbaumaßnahmen.

In dem als Anlage 1 der Satzung beigefügten Übersichtsplan, der Bestandteil der Satzung ist, ist das Stadtgebiet in Abrechnungsgebiete eingeteilt.

Gesetzlich, in § 8a Abs. 2 Satz 2 KAG, wird verlangt, dass die Verkehrsanlagen, die in einem Abrechnungsgebiet zusammengefasst werden sollen, in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen.

Aus der bisher vorliegenden Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 25.06.2014 – 1 BvR 668/10 und 1 BvR 2104/10 gibt es folgende Hinweise, die für die Stadt bei der Einteilung der Abrechnungsgebiete in der Stadt Oldenburg in Holstein besonders bedeutsam waren:

BVerfG 1 BvR 668/10 Absatz-Nr. 58:

*„Der beitragspflichtige Vorteil liegt danach in der Möglichkeit der besseren Erreichbarkeit der beitragspflichtigen Grundstücke und der besseren Nutzbarkeit **des Gesamtverkehrssystems** sowie dessen Aufrechterhaltung und Verbesserung als solchem; .....*“

BVerfG 1 BvR 668/10 Absatz-Nr. 64:

*„Ob die herangezogenen Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil von dem Ausbau und der Erhaltung einer Verkehrsanlage haben, hängt dabei nicht von der politischen Zuordnung eines Gebiets, sondern vor allem **von den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten ab, etwa der Größe, der Existenz eines zusammenhängend bebauten Gebiets, der Topographie wie der Lage von Bahnanlagen, Flüssen und größeren Straßen oder der typischen tatsächlichen Straßennutzung.**“*

**Die Stadt hat insbesondere darauf geachtet, dass der notwendige räumliche und funktionale Zusammenhang gegeben ist (§ 8a Abs. 2 Satz 2 KAG; Urteil des OVG Schleswig vom 15.08.2019 – 2 LB 6/19).**

Bei der Bildung von Abrechnungsgebieten lag insoweit folgendes System zu Grunde:

- a) In einem Gesamtplan des Stadtgebiets mit erkennbaren Flurstücksgrenzen wurden das bestehende gesamte (Straßen-)Verkehrssystem und erkennbare

Teilverkehrssysteme dargestellt: Alle **öffentlichen** Straßen, Wege und Plätze, und zwar mit ihrer Funktion als Bundes-, Landes-, Kreis- und Stadtstraßen, sind entsprechend kenntlich gemacht. Bei den Stadtstraßen wurden Anliegerstraßen, Haupterschließungsstraßen und Hauptverkehrsstraßen unterschieden.

Mit dieser Funktionskennzeichnung wurde das „(Gesamt-)Verkehrssystem“ im Stadtgebiet deutlich erkennbar.

- b) Kenntlich gemacht sind auch die Grenzen der Ortsdurchfahrten der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Stadtgebiet. Außerhalb der Ortsdurchfahrtengrenzen handelt es sich nicht um städtische Verkehrsanlagen. In vielen Fällen gibt es Ortsdurchfahrtengrenzen an den Über- oder Unterführungen der Autobahn.

Wenn ausnahmsweise Grundstücke doch zu klassifizierten Straßen außerhalb der Ortsdurchfahrten erschlossen werden und keine weitere (rückwärtige) Erschließung zu einer städtischen Straße besteht, handelt es sich um Grundstücke, die zu keinem Abrechnungsbiet gehören. Sie sind beitragsfrei. Im Übersichtsplan sind sie rot schraffiert gekennzeichnet.

In Bezug auf Ortsdurchfahrten gibt es eine Besonderheit im Abrechnungsbiet 1 im Stadtgebiet von Oldenburg: Im Verlauf der Holsteiner Straße gehört ein Stück vom Bahnübergang bis zur Einmündung der Hoheluftstraße nicht zur Ortsdurchfahrt, obwohl ansonsten der gesamte Straßenverlauf von der Autobahnausfahrt Oldenburg Süd bis zum Stadtausgang Göhler Straße als Ortsdurchfahrt festgelegt ist.

Diese beiden Stücke der Ortsdurchfahrt, die städtische Straßen darstellen, werden trotzdem als „verbunden“ angesehen, weil eine „besonders ausgeprägte Verbindungsfunktion“ dieser Teilstrecken besteht. Das Stück ist entstanden im Zuge des Baus der Stadtumgehung. Es wirkt wie eine innerstädtische Straße parallel zur Schienenanlage der Eisenbahn.

- c) Grenzen von Abrechnungsbieten können weiter die Bahnlinie sein, die Autobahn, "hinderliche" Gewässer, besonders der Oldenburger Graben sowie Naturschutz-, Waldgebiete und andere Naturgeländestreifen, die man nicht oder nur mit wenigen Straßen durchqueren kann.
- d) Verbindungen schaffen insbesondere die Anschlusspunkte an die Autobahn. Verbindungen schaffen Brücken oder Unterführungen über die Bahnlinien und die Autobahn. So wie es sich um Verbindungen handeln kann, können diese Stellen aber auch der Ausgangspunkt selbständiger Verkehrssysteme und damit selbständiger Abrechnungsbiete sein. Es kommt ganz darauf an, wie stark der Verbindungscharakter eines solchen Punktes die Grenzwirkung der trennenden Anlage überwiegt.

Das zu Grunde gelegt ergibt folgende Begründungen für die Bildung der Abrechnungsbiete:

## Abrechnungsgebiet 1

Ein einheitliches Abrechnungsgebiets (Nr. 1) wird für das Stadtgebiet östlich der Autobahn ohne die Außenbereichsfläche südlich des Oldenburger Grabens gebildet.

Straßen und Wege im Außenbereich, die zum Abrechnungsgebiet 1 gehören, gibt es in Oldenburg im Wesentlichen einmal im Nordosten der Stadt. Bei diesen öffentlichen Verkehrseinrichtungen handelt es sich nicht um Wirtschaftswege, sondern um normale öffentliche Straßen, die Verbindungen zu Nachbargemeinden schaffen (Verlängerung Kremsdorfer Straße bis zur Stadtgrenze) und die Straße Rehkamp, die den nordöstlichen Stadtrand darstellt und durch den Umfang der Bebauung einer Innerortstraße ähnelt.

Anders ist das im Außenbereich auf der südöstlichen Seite des Stadtgebiets. Dort gibt es eine Reihe von Wirtschaftswegen mit erschlossenen Außenbereichsgrundstücken. Die Wirtschaftswegen enden fast alle, und insoweit ist eine Sackgassensituation gegeben, am Oldenburger Graben. Diese Wirtschaftswegen hat die Stadt auf Grund der Rechtsprechung (Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig vom 16.01.2019 – 9 A 55/17, 9 A 258/17; Urteil Oberverwaltungsgericht Schleswig vom 15.08.2019 – 2 LB 6/19) aus dem Abrechnungsgebiet 1 herausgenommen.

Die Baugebiete südlich der Eisenbahnlinie sind ausschließlich Wohngebiete, die nach Süden hin keine Anschlüsse an andere Stadtstraßen oder andere Verkehrssystem haben. Die zentralörtlichen Funktionen werden in der Innenstadt erfüllt und wahrgenommen. Daraus ergibt sich eine besondere Verbindung der Baugebiete südlich der Eisenbahnlinie zur Innenstadt. Hinzu kommt, dass sich die Verkehrsverbindungen über die bisherige Eisenbahnlinie in den nächsten Jahren deutlich verstärken werden, weil sowohl durch die ICE-Trasse mit Haltepunkt/Bahnhof als auch durch neue Baugebiete die Entwicklung des bebauten Stadtgebiets auf Flächen südlich der heutigen Bahnlinie gerichtet ist.

## Abrechnungsgebiete 2 bis 5

Gesonderte Abrechnungsgebiete ergeben sich als Abrechnungsgebiete 3 (Dannau), 4 (Klein Wessek) und 5 (Kröss) als gesondert und getrennt liegende, kompakte kleinere Ortslagen sowie das Abrechnungsgebiet 2 (Oldenburger Bruch südlich des Oldenburger Grabens, nur Wirtschaftswege, Moorgebiet/Landschaftsschutzgebiet).